

भारत में व्यवसाय को सुगम बनाने का लक्ष्य

“राजा (अर्थात राज्य) सड़क द्वारा और जलीय मार्गों द्वारा और बाजार तथा बंदरगाहों की स्थापना कर व्यापार के मार्ग संस्थापित कर व्यापार और वाणिज्य को बढ़ावा देगा”

कौटिल्य का अर्थशास्त्र, चौथी सदी ईसा पूर्व

उद्यमिता, नवाचार और धन-वृद्धि के प्रयास में व्यवसाय सुगमता (ईज ऑफ़ डुइंग बिजनेस) एक महत्वपूर्ण घटक है। हाल के वर्षों में, विश्व बैंक द्वारा घोषित की जाने वाली, व्यवसाय सुगमता संबंधी रैंकिंग में भारत ने महत्वपूर्ण सुधार किया है, परंतु ऐसी कई श्रेणियां हैं जिनमें में भारत अभी पीछे है, जैसे, व्यवसाय प्रारंभ करना, संपत्ति का पंजीकरण करना, करों के भुगतान करना और सविदाओं का प्रवर्तन करना। इस अध्याय में इन्हीं प्राचलों पर फोकस किया गया है और भारत के कार्यनिष्पादन की तुलना इसके समकक्षों तथा सर्वोत्तम श्रेणी धारकों के साथ की गई है। उदाहरण के लिए, दिल्ली और मुंबई में संपत्ति के पंजीकरण में क्रमशः 49 और 68 दिन लगते हैं, जबकि चीन में इस प्रक्रिया में 9 दिन और न्यूजीलैंड में 3.5 दिन लगते हैं। कार्यनिष्पादन संबंधी ये मैट्रिक्स, सुधार के लिए गुंजाइश का एक पैमाना भी उपलब्ध कराते हैं। आगे यह अध्याय, किसी विनिर्माण या सेवा व्यवसाय (विशेष रूप से रेस्तरां के क्षेत्र में) द्वारा कानूनों, नियमों और अन्य सांविधिक अपेक्षाओं के अनुपालन की गहनता का भी अन्वेषण करता है।

निर्यात संबंधी प्रतियोगितात्मकता न केवल उत्पादन की लागत पर बल्कि संभरण की दक्षता पर भी निर्भर करती है। कारखाने के दरवाजे से निकलकर बाहरी ग्राहक के भंडारगृह तक पहुंचने में विशिष्ट व्यापारिक मर्दों के लिए प्रत्येक चरण में लगने वाले समय का विश्लेषण करने के अंतर्गत अनेक केस अध्ययनों का सहारा लिया गया है। उदाहरण के लिए, अध्ययनों से यह पाया गया कि दिल्ली से मैन (संयुक्त राष्ट्रीय) भेजे जाने वाले वस्त्रों के प्रेषण में मोटे तौर पर 41 दिन लगते हैं, परंतु इनमें से 19 दिन, पारगमन में विलंब, सीमा-शुल्क क्लियरेंस, ग्राउंड हैंडलिंग और बंदरगाहों पर लदान के कारण, भारत में ही खर्च हो जाते हैं। उत्तर प्रदेश से संयुक्त राज्य को किए जाने वाले कालीनों के निर्यातों के अध्ययन से भी इसी प्रकार के नतीजे प्राप्त हुए। विडंबना यह है कि आयात के लिए प्रवाह, निर्यात की तुलना में अधिक कुशल है। हालांकि, बेगलुरु हवाई अड्डे के माध्यम से होने वाले इलेक्ट्रॉनिक सामान के आयात और निर्यात, दोनों ही विश्वस्तरीय पाए गए अतः भारतीय हवाई अड्डों पर की जाने वाली कार्यवाहियों का अनुसरण करते हुए इन्हें बंदरगाहों के संबंध में भी अपनाया जाना चाहिए।

परिचय

6.1 वर्ष 2024-25 तक भारत की पांच ट्रिलियन डॉलर-अर्थव्यवस्था की दिशा में छलांग लगाने के लिए एक व्यवसाय के अनुकूल विनियामक परिवेश तैयार करने और उसे सरल बनाए रखने की आवश्यकता होगी। व्यापार करने में शामिल बियामक प्रक्रिया में दवाबों और अंतराल को समाप्त करने के लिए यह महत्वपूर्ण है कि विभिन्न प्राचलों पर अग्रणी अर्थव्यवस्थाओं के साथ तुलनात्मक रूप में देश की प्रगति का मापन किया जाए।

6.2 विश्व बैंक की, व्यवसाय सुगमता वाले देशों की रैंकिंग में, भारत ने वर्ष 2014 में 142 वें स्थान से आगे बढ़ते हुए वर्ष 2019 में 63वां स्थान हासिल करके इस संबंध में सुधार की दिशा में एक लंबी छलांग लगाई है। भारत ने 10 में से 7 प्राचलों पर प्रगति दर्ज की है। माल और सेवा कर (जीएसटी) और दिवाला एवं शोधन अक्षमता संहिता (आईबीसी) और सुधारों की सूची में शीर्ष पर हैं जिन्होंने रैंकिंग में भारत की प्रगति को प्रेरित किया है। पिछले एक दशक में भारत के प्रदर्शन का प्रक्षेपण तालिका 1 में दिखाया गया है।

6.3 तथापि, भारत कुछ प्राचलों के मामले में पिछड़ी स्थिति में हैं, जैसाकि, व्यवसाय प्रारंभ करने की सुगमता (रैंक-136), संपत्ति का पंजीकरण (रैंक-154), करों का भुगतान (रैंक-115), और सविदाओं का प्रवर्तन (रैंक-163)। संपत्ति का पंजीकरण कराने में लगभग 58 दिनों का समय लगता है और संपत्ति के मूल्य का औसतन 7.8 प्रतिशत खर्च आता है तथा किसी स्थानीय प्राथमिक न्यायालय के माध्यम से किसी व्यापारिक विवाद के समाधान में एक कंपनी के 1,445 दिन खर्च हो

जाते हैं। ये आंकड़े न केवल समय की दृष्टि से बड़े हैं बल्कि ओईसीडी उच्च आय-अर्थव्यवस्थाओं की तुलना में अकसर खर्च की दृष्टि से भी बड़े हैं और इसलिए, धन-समृद्धि के मार्ग में इनसे अड़चनें उत्पन्न होती हैं।

6.4 इस अध्याय में व्यवसाय सुगमता (डुइंग बिजनेस) रिपोर्टों में प्रयुक्त प्राचलों पर भारत के कार्यनिष्पादन का विश्लेषण किया गया है और इसकी समकक्षों तथा इस श्रेणी में सर्वोत्तम, न्यूजीलैंड, से तुलना की गई है जिसने विगत अनेक वर्षों के दौरान नंबर एक की रैंक हासिल की है।

तालिका 1: व्यवसाय सुगमता रैंकिंग में भारत की एक की यात्रा का वितरण।

पैरामीटर	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
व्यवसाय प्रारंभ की सुगमता	169	165	166	173	179	158	155	155	156	137	136
निर्माण परमिट संबंधी कार्य	175	177	181	182	182	184	183	185	181	52	27
विद्युत प्राप्त करना	-	-	98	105	111	137	70	26	29	24	22
संपत्ति पंजीकरण	93	94	97	94	92	121	138	138	154	166	154
व्यवसाय हेतु ऋण-प्राप्ति	30	32	40	23	28	36	42	44	29	22	25
लघु निवेशकों के हितों का रक्षण	41	44	46	49	34	7	8	13	4	7	13
करों का भुगतान	169	164	147	152	158	156	157	172	119	121	115
सीमा पार व्यापार	94	100	109	127	132	126	133	143	146	80	68
सविदाओं का प्रवर्तन	182	182	182	184	186	186	178	172	164	163	163
दिवालियापन का समाधान	138	134	128	116	121	137	136	136	103	108	52
समग्र रैंक	133	134	132	132	134	142	130	130	100	77	63

स्रोत: व्यवसाय सुगमता डाटाबेस, विश्व बैंक

6.5 इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में ऐसे अनेक अध्ययनों और सर्वेक्षणों के विवरणों को भी प्रस्तुत किया गया है जो व्यापारिक निर्यात और आयात के संभरण तंत्र, रेस्तरां आदि की शुरुआत करने के लिए आवश्यक अनुज्ञाओं, इत्यादि सहित, देश में व्यवसाय करने के व्यावहारिक अनुभव प्राप्त करने के उद्देश्य से आयोजित किए गए। इससे व्यावसायिक परिवेश के ताने-बाने को नजदीक से देखने का मौका मिलता है। व्यापारिक निर्यात के मामला अध्ययन में यह पाया गया कि भारतीय समुद्री पत्तन में लॉजिस्टिक्स व्यापक रूप से अपर्याप्त है।

विडंबना यह है कि आयात के लिए प्रवाह, निर्यात की तुलना में अधिक कुशल है। फिर भी किसी को किसी विशिष्ट मामला अध्ययन से सीधे सामान्यीकृत करते हुए सावधान रहने में आवश्यकता है यह स्पष्ट है कि कस्टम क्लियरेंस, ग्राउंड संचलन और समुद्री पत्तन पर लदाई के कार्य में कई दिन लग जाते हैं जिन कार्यों में कुछ घंटे लगने चाहिए। इलैक्ट्रॉनिक निर्यात और आयात के मामला अध्ययन में बैंगलूरों एअरपोर्ट एक ऐसा उदाहरण है जो दर्शाता है कि भारत की लॉजिस्टिकल प्रक्रिया किस प्रकार विश्व स्तरीय हो सकती है इसलिए इस अध्याय

का मुख्य लक्ष्य, विश्व बैंक के सर्वेक्षणों में अपनाए गए उपागम से भी आगे जाकर, भारत में व्यवसाय सुगमता का मूल्यांकन करते समय पाठक को सर्वाधिक महत्वपूर्ण मुद्दों की पहचान करने में मदद करना है।

वैश्विक तुलना

6.6 इस खंड में, भारत के कार्य-निष्पादन की तुलना इसके समकक्ष देशों (चीन, ब्राजील एवं इंडोनेशिया) के साथ-साथ ईओडीबी में सर्वश्रेष्ठ श्रेणी, न्यूजीलैंड में की अर्थव्यवस्था से की गई है। संक्षेप में, उन्हीं प्राचलों तक तुलनाएं सीमित है कि भारत किस प्रकार से वर्ष 2009 से 2019 के दशक के दौरान ईओडीबी के केवल उन्हीं मापदंडों पर कितना खरा उतरा जिनमें वह पिछड़ता है, जैसे, व्यवसाय प्रारंभ, करना संपत्ति पंजीकरण करना, करों का भुगतान करना तथा अनुबंध लागू करना आदि। यह तुलनाएं उस अंतराल को प्रदर्शित करती है जिसको भारत को सर्वोत्तम अंतर्राष्ट्रीय मानकों को हासिल करने के लिए भरने की आवश्यकता है।

6.7 भारत में व्यवसाय स्थापित करने के लिए अपेक्षित प्रक्रियाओं की संख्या पिछले 10 वर्षों के दौरान 13 से घटाकर 10 कर दी गई है (तालिका 2)। मौजूदा समय में, भारत में व्यवसाय स्थापित करने के लिए औसतन 18 दिन लगते हैं जबकि वर्ष 2009 में 30 दिन थे। दूसरी ओर न्यूजीलैंड में व्यवसाय निगमन की एक समेकित प्रक्रिया है जोकि एक एजेंसी के साथ एकल विंडो के माध्यम से पूरी हो जाती है। न्यूजीलैंड में व्यवसाय स्थापित करने के लिए एकल फार्म एवं न्यूनतम लागत के साथ मात्र आधा दिन लगता है। हालांकि, भारत ने व्यवसाय प्रारंभ करने के लिए समय एवं लागत को काफी कम किया है, फिर भी इस दिशा में और अधिक प्रयास अपेक्षित है। अभी हाल ही में, कुछ और सरलीकरण किया गया है परन्तु इसके प्रभाव का आकलन करना अभी जल्दबाजी होगी।

6.8 संपत्ति पंजीकरण एक अन्य रोचक उदाहरण है। इसके लिए नौ प्रक्रियाएं हैं और इसमें कम-से-कम 49 दिन लगते हैं और भारत में किसी को अपनी संपत्ति के पंजीकरण के लिए संपत्ति के मूल्य का 7.4-8.1 प्रतिशत शुल्क देना पड़ता है। इसके अतिरिक्त, पिछले दस वर्षों में प्रक्रियाओं की संख्या, समय एवं लागत में काफी बढ़ोतरी हो गई है। जबकि, न्यूजीलैंड में केवल दो प्रक्रियाएं हैं और संपत्ति के मूल्य का 0.1 प्रतिशत निम्नतम लागत है।

6.9 करों का भुगतान करने के मामले में, पिछले दशक के दौरान करों के भुगतानों की संख्या काफी कम होने अर्थात् 59 से 12 होने के बावजूद, इस क्रियाकलाप में लगने वाले समय में कोई विशेष कमी नहीं आई है। जहां एक ओर भारत में करों का भुगतान करने के लिए प्रतिवर्ष 250-254 घंटे लगते हैं, वहीं दूसरी ओर न्यूजीलैंड में वर्ष में 140 घंटे लगते हैं। एक रोचक तथ्य यह है कि न्यूजीलैंड में करों का भुगतान करने में लगने वाला समय वर्ष 2009 से 2019 के दौरान दुगना हो गया है।

6.10 अनुबंधों को लागू करना एक ऐसा मानदण्ड है जिसमें पिछले कुछ वर्षों में भारत का कार्य-निष्पादन काफी खराब रहा है। जहां एक ओर भारत में एक औसत विवाद के समाधान में 1445 दिन लगते हैं, वहीं दूसरी ओर न्यूजीलैंड में इसका 1/7वां भाग अर्थात् 216 दिन लगाता है। पिछली आर्थिक समीक्षा¹ में यह तर्क दिया गया था कि भारत में व्यवसाय करने में सुगमता में सबसे बड़ी बाधा अनुबंधों को लागू करने और विवादों के समाधान में इसकी अक्षमता है। एक अच्छे प्रकार से कार्य कर रही विधिक प्रणाली के संभावित आर्थिक एवं सामाजिक गुणकों को ध्यान में रखते हुए भारत इस दिशा में एक अच्छा निवेश कर सकता है।

6.11 जब भारत के कार्य-निष्पादन की तुलना समान प्राचलों पर उसमें समकक्ष देशों जैसे चीन, ब्राजील एवं इंडोनेशिया से की जाती है तो यह देखा जा सकता है चीन ने वस्तुतः समस्त प्राचलों पर भारत से बेहतर कार्य-निष्पादन किया है। (तालिका 3)

6.12 अन्य देशों के साथ तुलना पूर्णतः एकतरफा नहीं हो सकती। किसी उद्यमी को भारत में कोई व्यवसाय आरंभ करने के लिए 10 प्रक्रियाओं को पूरा करना होता है जिनमें 17 से 18 दिन लगते हैं। दूसरी ओर इंडोनेशिया और ब्राजील में व्यवसाय प्रारंभ करने के लिए भारत से एक अतिरिक्त प्रक्रिया की आवश्यकता होती है। हालांकि इनको पूरा करने में इंडोनेशिया को भारत से चार दिन कम लगते हैं। ब्राजील में लगभग भारत के बराबर समय लगता है। वस्तुतः पाकिस्तान, तुर्की एवं श्रीलंका (जिन्हें व्यवसाय प्रारंभ करने के प्राचलों में क्रमशः 72वां, 77 वां एवं 85वां रैंक प्रदान किया गया है) में व्यवसाय प्रारंभ करने के लिए भारत की तुलना में कम जटिल प्रक्रिया है।

¹ आर्थिक समीक्षा 2018-19 अध्येयन 5, खंड 1 देखें

**तालिका 2: ईओडीबी मानदंडों के संबंध में न्यूजीलैंड का खाका तैयार करना
जिनमें भारत का कार्य-निष्पादन काफी खराब है**

	भारत		न्यूजीलैंड	
	2009	2019	2009	2019
व्यवसाय प्रारंभ करना				
प्रक्रियाओं की संख्या	13	10	1	1
समय - दिनों की संख्या	30	17/18*	1	0.5
लागत (प्रति व्यक्ति आय की प्रतिशतता)	66.1	5.3/ 9.3*	0.4	0.2
संपत्ति का पंजीकरण				
प्रक्रियाओं की संख्या	5	9	2	2
समय - दिनों की संख्या	44	49/ 68*	2	3.5
लागत (संपत्ति के मूल्य का प्रतिशत)	7.4	8.1/ 7.4*	0.1	0.1
करों का भुगतान				
भुगतान की संख्या	59	10/ 12*	8	7
समय (प्रतिवर्ष घंटे)	271	250/ 254*	70	140
कुल देय कर (सकल लाभ की प्रतिशतता)	64.7	49.7#	32.8	34.6
अनुबंधों को लागू करना				
समय - दिनों की संख्या	1,420	1,445	216	216
लागत (ऋण की प्रतिशतता)	39.6	31	22.4	27.2

स्रोत: व्यवसाय करने के डाटाबेस

*: दिल्ली/मुंबई के लिए निर्दिष्ट मूल्य क्योंकि ये भारत के लिए विश्व बैंक द्वारा कवर किए गए दो केन्द्र हैं।

रु : भारत द्वारा अपने निगमित कर को 30 से 25 प्रतिशत करने के पूर्व

तालिका 3: ईओडीबी प्राचलों पर भारत विरुद्ध समकक्ष देश (2019)

	भारत	चीन	ब्राजील	इंडोनेशिया
व्यवसाय प्रारंभ करना				
प्रक्रियाओं की संख्या	10	4	11	11
समय-दिनों की संख्या	17/18*	9	17	13
लागत (प्रति व्यक्ति आय की प्रतिशतता)	5.3/ 9.3*	1.1	4.2	5.7
अपनी संपत्ति का पंजीकरण करना				
प्रक्रियाओं की संख्या	9	4	14	6
समय-दिनों की संख्या	49/ 68*	9	31	31
लागत (संपत्ति के मूल्य की प्रतिशतता)	8.1/ 7.4*	4.6	3.6	8.3
करों का भुगतान				
भुगतानों की संख्या	10/ 12*	7	10	26
समय (प्रतिवर्ष घंटे)	250/ 254*	138	1,501	191
कुल देय कर (सकल लाभ की प्रतिशतता)	49.7#	59.2	65.1	30.1
अनुबंधों को लागू करना				
समय-दिनों की संख्या	1,445	496	801	403
लागत (ऋण) की प्रतिशतता)	31	16.2	22	70.3
व्यवसाय करने का समग्र रैंक	63	31	124	73

स्रोत: व्यवसाय करने की रिपोर्ट, 2020

टिप्पणी #: भारत भी संख्या क्रमशः दिल्ली/मुंबई के लिए हैं क्योंकि में भारत के लिए विश्व बैंक द्वारा कवर किए गए दो केन्द्र हैं।

टिप्पणी *: भारत द्वारा अपने निगमित कर को 30 से 25 प्रतिशत करने से पूर्व

6.13 इसी तरह, जबकि भारत में किसी की संपत्ति का पंजीकृत करने के लिए ब्राजील (14) की तुलना में पांच कम प्रक्रियाएं हैं, भारत (49-68 दिन) की तुलना में ब्राजील (31 दिन) में ऐसा करने में बहुत कम समय लगता है। दूसरी ओर, इंडोनेशिया में केवल छह प्रक्रियाएं हैं और का पंजीकृत करने के लिए ब्राजील के समान समय लगता है।

6.14 करों का भुगतान करने के मामले में, हालांकि इंडोनेशिया में (26) भारत (10-12) की तुलना में प्रतिवर्ष भुगतान की संख्या दुगुनी से अधिक होती है जबकि इसके नागरिक भारत की तुलना में भुगतान करने में कम समय लगाते हैं। ब्राजील की स्थिति इस खंड में विशेष रूप से खराब है।

6.15 अनुबंधों को लागू करने में भारत का कार्यनिष्पादन उसके समकक्ष देशों से तुलना करने पर काफी खराब प्रतीत होता है। जहां एक ओर भारत में किसी अनुबंध को लागू करने के लिए लगभग चार वर्ष लगते हैं, वहीं ब्राजील और इंडोनेशिया में इसको लागू करने के लिए क्रमशः 2.2 एवं 1.1 वर्ष की समयावधि लगती है। अनुबंध को लागू करने में 190 देशों में से 163 रैंक

पर अफगानिस्तान, मोजाम्बिक एवं जिंबाबवे जैसे केवल कुछ देश भारत से भी खराब कार्य-निष्पादन करते हैं।

6.16 व्यवसाय करने के विनियमों को सुगम बनाने के लिए एक समग्र मूल्यांकन और व्यवसाय को पनपने के लिए एक परिवेश प्रदान करने के लिए सतत प्रयास एक मुख्य संरचनात्मक सुधार होगा जोकि भारत को 8-10 प्रतिशत की वार्षिक दर से सतत विकास करने में सक्षम बनाएगा। इसके लिए प्राप्त प्रतिपुष्टि के व्यावहारिक दृष्टिकोण, मॉनीटरन एवं सतत समायोजन की अपेक्षा होगी। अगला खंड, कुछ ऐसे क्षेत्रों का सर्वेक्षण करता है, जहाँ महत्वपूर्ण दक्षता लाभ की गुंजाइश है।

विनिर्माण में विधिक जटिलता एवं सांविधिक अनुपालन की आवश्यकता

6.17 अधिकांश कंपनियों के समक्ष आने वाली एक बड़ी चुनौती विधिक जटिलता और सांविधिक अनुपालन की अपेक्षाओं सहित भारतीय संविधान के ढांचे की जटिल संरचना है। विनिर्माण इकाइयों द्वारा अनुपालन किए जाने वाले इस प्रकार के

तालिका 4: विनिर्माण के लिए लागू नियम और सांविधिक कानून

क्रम सं०	अधिनियम का नाम (क)	धाराओं की संख्या (ख)	नियमों इत्यादि की संख्या (क+ख)	जोड़
1.	शिक्षु अधिनियम 1961	37	14	51
2.	वायु (प्रदुषण का नियंत्रण एवं निवारक) अधिनियम 1981	54	-	54
4.	केंद्रीय उत्पाद-शुल्क अधिनियम 1944	40	90	130
5.	केंद्रीय उत्पाद प्रशुल्क अधिनियम 1985	5	-	5
6.	केंद्रीय विक्रय कर अधिनियम 1956	26	9	35
7.	कंपनी अधिनियम, 2013	470	19	489
8.	ठेका श्रम (विनियमन और उत्पादन) अधिनियम, 1970	35	83	118
9.	सीमा-शुल्क अधिनियम, 1962	161	53	214
10.	सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1975	13	-	13
11.	निक्षेपागार अधिनियम 1961	31	-	31
12.	कर्मचारी प्रतिकर अधिनियम 1923	36	52	88
13.	कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948	100	211	311
14.	सेवा योजना कार्यालय (रिक्तियों की अनिवार्य अधिसूचना) अधिनियम 1959	10	8	18

15.	पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम 1986	26	88	114
16.	कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम 1952	22	156	178
17.	समान पारिश्रमिक अधिनियम 1976	18	6	24
19.	कारखाना अधिनियम 1948	120	128	248
20.	विदेशी मुद्रा प्रबंध अधिनियम 1999	49	102	151
21.	विदेशी व्यापार (विकास और विनियमन) अधिनियम 1992	20	18	38
22.	वित्त अधिनियम 1994	36	43	79
23.	वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान विभाग के दिशानिर्देश	-	6	6
24.	आयकर अधिनियम 1961	298	125	423
25.	भारतीय स्टाम्प अधिनियम 1899	78	22	100
26.	भारतीय बायलर अधिनियम 1923	34	626	660
27.	भारतीय विद्युत अधिनियम 2003	185	-	185
28.	भारतीय बेतार अधिनियम 1933	11	13	24
29.	निम्नलिखित के प्रयोग का भारतीय मानक कोड	-	16	16
30.	सुवाह्य प्रथमोपचार अग्नि शामको का चयन, अधिनियम एवं अनुरक्षण	40	80	120
31.	औद्योगिक विवाद अधिनियम 1947	15	22	37
32.	औद्योगिक नियोजन (स्थायी आदेश) अधिनियम, 1946	57	64	121
33.	विधिक मापविज्ञान अधिनियम, 2009	30	-	30
34.	प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम, 1961	31	32	63
35.	न्यूनतम मजदूरी अधिनियम 1948	217	164	381
36.	मोटर यान अधिनियम 1939	51	68	119
37.	मादक दवा ओर मनोवैज्ञानिक पदार्थ अधिनियम 1985	15	17	32
38.	उपदान संदाय अधिनियम 1972	161	139	300
39.	पेटेंट अधिनियम 1970	26	13	39
40.	मजदूरी सदाय अधिनियम 1936	40	5	45
41.	बोनस संदाय अधिनियम 1965	31	202	233
42.	पेट्रोलियम अधिनियम 1934	9	-	9
43.	विष अधिनियम 1919	31	334	365
44.	भारतीय प्रतिभूति ओर विनियम बोर्ड अधिनियम 1992	31	21	52
45.	प्रतिभूति संविदा (विनियमन) अधिनियम 1956	58	6	64
46.	जल (प्रदूषण नियंत्रण एवं निवारण अधिनियम 1974)	64	-	64
48.	जल (प्रदूषण नियंत्रण एवं निवारण अधिनियम 1977)	17	9	26
49.	दुकान और प्रतिष्ठा अधिनियम	State-wise	State-wise	State-wise
51.	व्यापार बाजार अधिनियम 1999	159	185	344
Total		3,214	3,582	6,796

स्रोत: एफ आई सीसीआई

टिप्पणी: यह व्यापक सूची नहीं है और न ही प्रत्येक निर्माता के लिए हर नियम लागू होता है। यह मात्र नियमों के व्यापक श्रेणी का एक उदाहरण है जिसका निर्माता सामना करता है।

अधिनियमों की धाराओं/नियमों की संख्या के साथ लागू अधिनियमों के नामों की सूची तालिका 4 में दी गई है। विनिर्माण इकाइयों को 6,796 अनुपालन मर्दों की पुष्टि करनी होगी जोकि एक थकाऊ एवं समय लगने वाला कार्य है। यह भी नोट किया जाना चाहिए क यह कोई विस्तृत सूची नहीं है और न ही प्रत्येक विनिर्माता पर प्रत्येक नियम लागू होता है। यह केवल उस क्षेत्र द्वारा अनुपालन किए जाने वाली भातिपूर्ण विस्तृत रेंज के नियमों का मात्र एक उद्धरण है।

व्यवसाय शुरू करना: रेस्टोरेंट चलाने में नियामक बाधाएं

6.18 सेवा क्षेत्र में तो सामान्य से व्यवसाय में भी कई नियामक बाधाएं आती हैं। बार और रेस्टोरेंट क्षेत्र विश्व में हर जगह रोजगार एवं विकास का एक महत्वपूर्ण स्रोत है। स्वभाव से यह एक ऐसा व्यवसाय भी है जिसमें पुराने व्यवसाय को बंद करके बार बार नए व्यवसाय शुरू करने की मजबूरी होती है।

6.19 एक सर्वेक्षण से यह प्रदर्शित हुआ है कि भारत में एक रेस्टोरेंट (भोजनालय) खोलने के लिए अपेक्षित लाइसेंसों की संख्या कहीं अधिक है। जबकि चीन और सिंगापुर को केवल चार लाइसेंसों की जरूरत होती है, भारत को कई और अनिवार्य लाइसेंसों एवं अनुमोदन की जरूरत होती है (यह तुलना तालिका 5 में है और कुछ भारतीय अनिवार्यताएं तालिका-6 में सूचीबद्ध की गई हैं)।

6.20 नेशनल रेस्टोरेंट एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एनआरएआई) के अनुसार, बेंगलुरु में रेस्टोरेंट खोलने के लिए कुल 36 अनुमोदन की, दिल्ली में 26, और मुंबई में 22 अनुमोदन अपेक्षित हैं। इसके अलावा, दिल्ली और कोलकाता के लिए एक 'पुलिस ईटिंग हाऊस लाइसेंस' की भी आवश्यकता होती है। दिल्ली पुलिस से यह लाइसेंस प्राप्त करने के लिए आवश्यक दस्तावेजों की संख्या 45 है जो नए हथियारों और अत्यधिक मात्रा में पटाखों की खरीद-फरोख्त करने के लिए लाइसेंस हेतु अपेक्षित दस्तावेजों की संख्या की तुलना में कहीं अधिक है, जो क्रमशः 19 और 12 है (तालिका 7)।

6.21 इसके अलावा, भारत में, केवल किसी सरकारी पोर्टल या सूचना केंद्र से केवल लाइसेंसों और अनुमतियों की सूची प्राप्त की जा सकती है। दूसरी ओर, न्यूजीलैंड में ऑकलैंड काउंसिल की वेबसाइट (एक निजी थर्ड-पार्टी एजेंसी द्वारा प्रचालित) में एक रेस्टोरेंट खोलने के लिए अनुमतियों, फीस और घटनाक्रम (टाइमलाइन) के बारे में व्यवसाय के पैमानों के बावजूद विभिन्न व्यवसायों पर उपयोग करने के लिए तैयार व्यवसाय योजना संबंधी टेम्प्लेट्स और व्यापक सूचना से भी सुसज्जित है। यह व्यतिरेक सरकारी नियंत्रण बनाम क्यूरेशन/साझेदारी जैसे दृष्टिकोण में भिन्नता प्रतिबिंबित करता है।

तालिका 5: रेस्टोरेंट खोलने के लिए अपेक्षित लाइसेंस

देश	बाजार का आकार (बिलियन यूएस डॉलर)	लाइसेंसों की संख्या	लाइसेंसों की प्रकृति
भारत	61	12-16*	जैसा कि तालिका-6 में दिया गया है। फूड शॉप का लाइसेंस शराब का लाइसेंस
सिंगापुर	8.3	4	आयात की जाने वाली खाद्य सामग्री का लाइसेंस हलाल प्रमाण पत्र
चीन	815	4	स्वच्छता लाइसेंस पर्यावरण लाइसेंस फायर लाइसेंस बिक्री लाइसेंस

स्रोत: नेशनल रेस्टोरेंट एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एनआरएआई)

टिप्पणी: ये महत्वपूर्ण लाइसेंस हैं/व्यवहार में, प्रत्येक शहर को और अधिक अनुमोदन अपेक्षित हैं जैसा कि टेक्सर (पाठ) में उल्लिखित हैं।

तालिका 6: भारत में रेस्टोरेंट खोलने के लिए मुख्य अनिवार्य लाइसेंस

S. No.	लाइसेंस	प्राधिकारी	दिल्ली	मुंबई	बैंगलुरु	कोलकाता
1.	खाद्य सुरक्षा	एफ.एस.एस.ए.आई.	हां	हां	हां	हां
2.	स्वास्थ्य/व्यापार	नगरपालिका निगम	हां	हां	हां	हां
3.	पुलिस इटिंग हाऊस लाइसेंस	पुलिस कमिश्नर प्राधिकारी	हां	हां	हां	हां
4.	फायर एन.ओ.सी.	अग्निशामक विभाग	हां	हां	हां	हां
5.	दूकानें एवं स्थापना संबंधी लाइसेंस शराब संबंधी	श्रम विभाग उत्पाद शुल्क विभाग	हां	हां	हां	हां
6.	लाइसेंस (यदि शराब सर्व किया जाता है)					
7.	पर्यटन लाइसेंस (शराब परोसने)	पर्यटन विभाग	हां			
8.	ग्रीस ट्रेप/ईटीपी के लिए पर्यावरण संबंधी मंजूरी हेतु (जल प्रदूषण अधिनियम)	राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड	हां			हां
9.	जेन सेट्स के लिए पर्यावरण संबंधी मंजूरी हेतु (वायु प्रदूषण अधिनियम)	राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड	हां			हां
10.	भारत और माप	विधिक माप-पद्धति विभाग	हां	हां	हां	हां
11.	संगीत संबंधी लाइसेंस	भारत सरकार द्वारा पंजीकृत कॉपीराइट सोसाइटियां	हां	हां	हां	हां
12.	चेतावनी या निर्देशक लाइसेंस	नगरपालिका निगम	हां	हां	हां	हां
13.	जी.एस.टी./वैट पंजीकरण लाइसेंस	जी.एस.टी./कर संबंधी प्राधिकारियां	हां	हां	हां	हां
14.	कर्मचारी राज्य बीमा पी. एफ. (भविष्य निधि)	श्रम/भविष्य निधि आयुक्त	हां	हां	हां	हां
15.	लिफ्ट संबंधी लाइसेंस (यदि लिफ्ट लगाया गया हो)	विद्युत निरीक्षक	हां	हां	हां	हां
16.	डिलिवरी बाइक्स संबंधी लाइसेंस (यदि नियोजित हैं)	एफ.एस.एस.ए.आई.	हां	हां	हां	हां

स्रोत: नेशनल रेस्टोरेंट्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एन.आर.ए.आई.)

तालिका 7: दिल्ली पुलिस से लाइसेंस प्राप्त करने के लिए अपेक्षित दस्तावेज

लाइसेंस का प्रकार	अपेक्षित दस्तावेजों की संख्या
खाने और अस्थाई आवास की स्थापना से संबंधित लाइसेंस	45
नए हथियार संबंधी लाइसेंस	19
पटाखों से संबंधित लाइसेंस	12

स्रोत: दिल्ली पुलिस लाइसेंसिंग.

निर्माण अनुज्ञा

6.22 तालिका 8 यह दर्शाता है कि दिल्ली में फ़ैक्ट्री/वेयर हाउस इमारत को स्थापित करने के लिए प्रक्रिया में शामिल समय और लागत के अतिरिक्त लाइसेंस और परमिट प्राप्त करना, निर्माण पूरा होने पर उससे संबंधित अधिसूचना एवं निरीक्षण और उपयोगिता कनेक्शन प्राप्त करना आवश्यक है।

6.23 जब श्रेणियों में उत्तम के साथ तुलना की जाती है-निर्माण परमिट शीघ्र प्राप्त करने के मामले में विश्व बैंक की रैंकिंग के अनुसार हॉंगकॉंग सबसे ऊपर है, जो कि केवल दो महीने से कुछ अधिक समय

निर्माण कार्य से सम्बन्धित परमिट देने में करता है, जबकि दिल्ली में निर्माण कार्य सम्बन्धित परमिट प्राप्त करने में लगभग चार महीने लगते हैं) साफ़ी ही पानी एवं सीवर कनेक्शन मिलने में 35 दिनों का समय और लगता है।

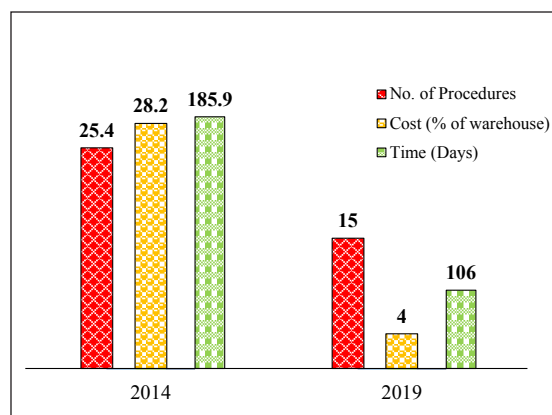
6.24 हॉलाकि फिर भी, यह ध्यान देने योग्य है कि पिछले पांच वर्षों में भारत ने निर्माण कार्य से सम्बन्धित परमिट प्राप्त करने की प्रक्रिया में बड़े पैमाने पर सुधार किया है। 2014 की तुलना में वेयरहाउस (गोदाम) लागत 186 दिन और 28.2 प्रतिशत थी; वही 2019 में वेयरहाउस लागत (चित्र 1) 98-113.5 दिन और 2.8-5.4 प्रतिशत रही है।

तालिका 8: निर्माण परमिट - दिल्ली बनाम हॉंग काँग

DELHI, INIDA (RANK 27)	Days	Days	HONG KONG (RANK 1)
Submit online Common Application Form along with requisite building permit fees and drawings	0.5	45	Obtain approval by submitting applications to the One Stop Center
Request & obtain release of building sanction plans	30	1	Receive inspection by Building Dept. on foundation strata
Submit online notice of completion up to the plinth level and get inspection done	15.5	1	Request and receive inspection on the superstructure construction
Submit notice of completion, receive final inspection & obtain Fire NOC	2.5	1	Receive an audit inspection by the Building Department
Obtain completion/occupancy permit	30	1	Submit notification of project completion and relevant applications
Request water and sewer connection approval and inspection	35	18	Obtain relevant certificates through the One Stop Center
		1	Receive joint & final inspection of licensing authorities; Obtain Water & Sewerage connection
113.5 Days		Time Taken	69 Days
2.8		Cost (% of Warehouse)	0.3

स्रोत: व्यवसाय डाटाबेस

चित्र 2: भारत में निर्माण कार्य से सम्बन्धित परमिट मिलने की लागत



स्रोत: व्यवसाय डाटाबेस

व्यापार के बड़े पैमाने को प्राप्त करना

6.25 भारत में व्यवसाय कार्य क्षमता से सम्बन्धित मामले में मुख्य समस्या पैमानों (स्केल) की है। अधि तर निर्माण इकाईयों की क्षमता कम होती है, और इस तरह कम निर्माण क्षमता होने की हानि वैश्विक आपूर्ति श्रृंखला पर पड़ती है। बंगलादेश, चीन, वियतनाम जैसे देशों ने घरेलू उत्पादन क्षमता और सुपुर्दगी करने के समय को बेहतर किया है और अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतिस्पर्धा के द्वारा अपनी महत्ता को बढ़ाया है।

6.26 बांग्लादेश, चीन और वियतनाम की तुलना में बड़े उद्यमों द्वारा किए जा रहे निर्यात का बाजार मूल्य 80 प्रतिशत से अधिक है, और भारत में छोटे उद्यमों का 80 प्रतिशत है। हालांकि भारत में माल पत्तन तक पहुंचने में 7-10 दिनों का समय लगता है, जबकि चीन, बंगलादेश और वियतनाम जैसे देशों में पत्तन तक पहुंचने में एक दिन से कम का समय लगता है (तालिका 9)। इस तरह भारतीय आपूर्ति श्रृंखला में बड़ी मात्रा में छोटे खेप अपर्याप्त माल मार्ग के कारण रुके पड़े होते हैं। समय लगने की साथ तुलना (जो कि आदेश से सुपुर्दगी तक का समय है) नीचे दी गया है।

तालिका 9: साजो समान (संयारिकी) और पैमाने (स्केल) की उभरती हुई अर्थव्यवस्था के साथ तुलना

	बंगलादेश	चीन	भारत	वियतनाम
कार्यका पैमाना	80% बड़े उद्यम	80% से अधिक बड़े उद्यम	80% छोटे उद्यम	80% से अधिक बड़े उद्यम
लगा समय (दिनों में) (ऑर्डर से डिलीवरी तक)	50	31	63	46
पत्तन तक पहुंचने के लिए लिया गया, समय दिनों में	1	0.2	7-10	0.3

स्रोत: उच्च स्तरीय सलाहकार समूह (एचएलएजी) रिपोर्ट

सीमापार व्यापार

6.27 सीमापार व्यापार संकेतक सामग्रियों (माल) के निर्यात और आयात की दुलाई संबंधी प्रक्रिया से संबद्ध समय और लागत का अभिलेख दर्शाते हैं। वैश्विक रूप से, पत्तनों द्वारा माल की दुलाई सर्वाधिक पंसदीदा साधन है और उसके बाद रेलवे और फिर सड़के को तरजीह दी जाती है, जबकि भारत में इसकी स्थिति विपरीत है।

6.28 इटली सीमापार व्यापार में ईओडीपी रैंकिंग में सबसे ऊपर है। तालिका 10 में भारत से इसकी तुलना की गई है। जहां भारत से क्रमशः मामले में निर्यातों और आयातों के लिए सीमा पर और दस्तावेजीय अनुपालन में क्रमशः 60-68 और 88-82 घंटे का समय लगता है, वहीं इटली में प्रत्येक के लिए केवल एक घंटे का ही समय लगता है। इसके अलावा, इटली में अनुपालन लागत शून्य आती है भारत के मामले में, इसकी लागत क्रमशः निर्यातों और आयातों के लिए 260-281 यूएस डॉलर और 360-373 यूएस डॉलर आती है।

6.29 यह नोट किया जाना चाहिए कि लगभग 70

प्रतिशत विलंब (निर्यातों और आयातों दोनों में) पत्तन अथवा सीमा की ऐसी हैंडलिंग प्रक्रियाओं के कारण होता है जो अनिवार्यतः प्रक्रियात्मक जटिलताओं (व्यापार के लिए अपेक्षित प्रक्रियाओं की अनेकता और विविधता), विविध दस्तावेजीय प्रक्रियाओं तथा अनुमोदन और अनुमति के लिए विविध एजेंसियों की कार्रवाई से संबंधित होती है। यह भी देखा गया है कि समय विलंब और प्रक्रियात्मक अक्षमताओं से अंततः व्यापार की लागत में वृद्धि होती है।

6.30 यद्यपि भारत ने डिजिटलीकरण में वृद्धि करके और विविध एजेंसियों का एकल डिजीटल प्लेटफार्म में संधि रहित रूप में एकीकरण करके प्रक्रियात्मक और दस्तावेजीय अपेक्षाओं को पहले ही कम कर दिया है किंतु इन प्रक्रियात्मक अक्षमताओं को और भी कम किया जा सकता है और प्रयोक्ता अनुभव में अत्यधिक सुधार लाया जा सकता है। संलग्न बॉक्स में उस प्राथमिक आर्थिक प्रचालक स्कीम पर चर्चा की गई है जिसे पंजीकृत निर्यातकों/आयातकों के लिए प्रक्रिया को खरल बनाने के लिए प्रयोग में लाया जा रहा है।

तालिका 10: सीमापार व्यापार: दिल्ली और इटली

INDIA (RANK 68)	Hours		Hours	ITALY (RANK 1)
	Delhi	Mumbai		
EXPORT 1: Border Compliance	54	50	0	EXPORT 1: Border Compliance
2: Documentary Compliance	6	18	1	2: Documentary Compliance
IMPORT 1: Border Compliance	70	60	0	IMPORT 1: Border Compliance
2: Documentary Compliance	18	22	1	2: Documentary Compliance
INDIA (RANK 68)	Cost (US\$)		Cost (US\$)	ITALY (RANK 1)
	Delhi	Mumbai		
EXPORT 1: Border Compliance	195	231	0	EXPORT 1: Border Compliance
2: Documentary Compliance	65	50	0	2: Documentary Compliance
IMPORT 1: Border Compliance	260	273	0	IMPORT 1: Border Compliance
2: Documentary Compliance	100	100	0	2: Documentary Compliance

स्रोत: व्यापार करने से संबंधित डाटाबेस

टिप्पणी: भारत की संख्या क्रमशः दिल्ली/मुंबई के लिए हैं क्योंकि ये भारत के लिए विश्व बैंक द्वारा कवर किए जा रहे दो केन्द्र हैं।

बॉक्स 1: प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक (ईओ)

प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक (ईओ) वैश्विक व्यापार को सुरक्षित करने और सुविधाजनक बनाने के लिए विश्व सीमा शुल्क संगठन (डब्ल्यूसीओ) सुरक्षित मानक फ्रेमवर्क के तत्वावधान में संचालित एक कार्य क्रम है। इस कार्यक्रम का उद्देश्य अंतर्राष्ट्रीय आपूर्ति श्रृंखला सुरक्षा में वृद्धि करना और माल के आवागमन को सुकर बनाना है। ईओ अंतर्राष्ट्रीय आपूर्ति श्रृंखला में अनेक कारोबारी शामिल हैं। इस कार्यक्रम के अंतर्गत, अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में लगे प्रतिष्ठान को सीमा शुल्क द्वारा आपूर्ति श्रृंखला सुरक्षा मानकों के अनुपालनकर्ता के रूप में अनुमोदित किया जाता है और उसे प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक की हैसियत प्रदान की जाती है। प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक की हैसियत रखने वाले प्रतिष्ठान को एक 'सुरक्षित' व्यापारी और एक विश्वसनीय व्यापारी परिसर के रूप में माना जाता है। ईओ एक स्वैच्छिक कार्यक्रम है। यह भारतीय सीमाशुल्क को अंतर्राष्ट्रीय आपूर्ति श्रृंखला के मुख्य पणधारियों, अर्थात्, आयतकों, निर्यातकों, कर्मचारियों और माल की व्यवस्थाकर्ताओं, संरक्षकों अथवा सीमा तक प्रचालकों, सीमा शुल्क दलालों और माल गोदाम प्रचालकों के उचित सहयोग के माध्यम से कार्गो सुरक्षा में वृद्धि करने और उसे सरल एवं कारगर बनाने में समर्थ करता है, जो सीमा शुल्क के प्राधिकारियों से अधिमान्य व्यवहार की दृष्टि से लाभ पहुंचाते हैं। इन लाभों में क्लियरेंस समय में शीघ्रता, कम जांच, आपूर्ति चेन के भागीदारों के मध्य उन्नत सुरक्षा और संप्रेषण जैसे लाभ और अन्य लाभ शामिल हैं। परिपत्र संख्या ईओ प्रोग्राम-सीमा शुल्क दिनांक 22 जुलाई, 2016 में ईओ कार्यक्रम के लिए सांविधिक ढांचा दिया गया है। वर्ष 2018 में, सीमा शुल्क प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक (ईओ) की प्रक्रिया को और भी उदारीकृत, सरलीकृत और युक्तिसंगत किया है। आयातों और निर्यातों के लिए नए प्राधिकृत, आर्थिक प्रचालक (ईओ) कार्यक्रम में प्रमाणन के तीन स्तर हैं,

1. ईओटी 1-केवल दस्तावेज प्रस्तुतीकरण के आधार पर सत्यापित।
2. ईओटी 2-दस्तावेज सत्यापन के अतिरिक्त, स्थल सत्यापन भी किया जाता है।
3. ईओटी 3-उन ईओटी2 कारकों के लिए जिन्होंने दस्तावेज सत्यापन के आधार पर केवल दो वर्ष के लिए इस हैसियत का लाभ उठाया है और उन ईओटी 2 धारकों के लिए जिन्होंने इस हैसियत का लगातार लाभ नहीं उठाया है अथवा जिन्होंने कारोबार लगातार लाभ नहीं उठाया है अथवा जिन्होंने कारोबार में बड़े परिवर्तन किए हैं, आवेदक प्रत्यक्ष सत्यापन के अधीन होता है।

कर्मचारियों और माल के व्यवस्थाकर्ताओं, संरक्षकों, अथवा सीमा तक प्रचालकों, सीमाशुल्क दलालों और मालगोदाम प्रचालकों के लिए केवल एक स्तर ही है;

ईओ एलओ-यहां दस्तावेज सत्यापन के अतिरिक्त स्थल सत्यापन भी किया जाता है।

ईओ/प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक प्रमाणन के लिए कौन हकदार होता है

अंतर्राष्ट्रीय आपूर्ति श्रृंखला में शामिल कोई ऐसा व्यक्ति जो लागत में सीमा शुल्क से जुड़ी गतिविधियां निष्पादित करता है, कारोबार के आकार पर ध्यान दिए बिना ईओ हैसियत के लिए आवेदन कर सकता है। इनमें निर्यातक, आयातक कर्मचारी और माल की व्यवस्थाकर्ता (उदाहरण के लिए कैरियर, एयरलाईस, माल अग्रेषक आदि), संरक्षक अथवा सीमांतक प्रचालक, सीमाशुल्क ग्रह के एजेंट और माल गोदामों के स्वामी शामिल हो सकते हैं। अन्य जो इसके लिए अर्हक हो सकते हैं, उनमें पत्तन प्रचालक, प्राधिकृत कोरियर, जहाज का माल उतारने-चढ़ाने वाले शामिल हैं। यह सूची संपूर्ण नहीं है।

पात्रता:

कोई ऐसा विधिक प्रतिष्ठान जो सीमाशुल्क से संबद्ध कार्य निष्पादित करता है, यदि वह निम्नलिखित शर्तों को पूरा करता है तो प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक (ईओ) कार्यक्रम के लिए आवेदन कर सकते हैं।

1. उन्होंने पिछले वित्त वर्ष में 25 आयात अथवा निर्यात दस्तावेजों को हैंडल किया हो।
2. उनकी कारोबारी गतिविधियां पिछले तीन वर्ष से चल रही हो (इस शर्त को पात्र मामलों में छोड़ा जा सकता है)।
3. आवेदक पिछले तीन वित्त वर्षों से वित्तीय रूप से सुदृढ़ रहा होना चाहिए।
4. आवेदक को धोखाधड़ी, जालसाजी, प्रत्यक्ष तस्करी, उत्पादशुल्क योग्य माल को अवैधरूप से ले जाने अथवा ऐसे मामलों के लिए जहां सेवा कर की उगाही ग्राहकों से ऐसे मामलों के लिए जहां सेवा कर की उगाही ग्राहकों से की गई है किंतु पिछले तीन वित्त वर्षों के दौरान सरकार के पास जमा नहीं की गई है, आदि के मामले में सम्मिलित होने के लिए कारण बताओ नोटिस जारी नहीं किया होना चाहिए।

कोई प्रतिष्ठान हमारी वेबसाइट <http://www.aecoindia.gov.in> द्वारा 'ईओटी 1 प्रमाणन के लिए ऑनलाइन आवेदन कर सकता है।

17 जनवरी, 2020 की स्थिति के अनुसार भारत में ईओ प्रमाणित प्रतिष्ठान

ईओ स्तर	ईओ हैसियत धारकों की संख्या
ईओटी 1	2,842
ईओटी 2	491
ईओ 3	8
ईओ एलओ	745
कुल	4,086

स्रोत: सीबीआईसी

विशिष्ट खंडों में संभारतंत्र में भारत के निष्पादन का केस अध्ययन

6.31 इस खंड में आपूर्ति-श्रृंखला में उन विशिष्ट बिन्दुओं को समझने के उद्देश्य से जिनमें अपसामान्य विलंब और व्यवधान का अनुभव किया जाता है, गुणता परिषद अक्टूबर-दिसंबर, 2019 में किए गए प्रकरण अध्ययन और उद्योग समीक्षा के परिणाम प्रस्तुत किए गए हैं।

I-परिधान निर्यात करने का प्रकरण अध्ययन

6.32 इस केस अध्ययन के अंतर्गत दिल्ली में एक गैर ईओ परिधान फैक्ट्री से प्रेषणों पर दृष्टि रखी जाती है,

जो कि (बॉक्स 1), जो अपने उत्पादों को मैन यूएस को न्हावा शेवा, महाराष्ट्र जो कि भारत का सबसे बड़ा सागर पत्तन है, के माध्यम से निर्यात करता है।

6.33 अध्ययन से पता चला है कि खेप के दिल्ली में फैक्ट्री गेट से बाहर निकलने के पश्चात् जेएनपीटी पहुंचने में पांच दिन का समय लगता है। न्हावा शेवा में तो छः प्रक्रियाओं से गुजरने में 14 दिन तक का समय लग सकता है, जिसमें से एक या दो दिन का समय पोर्ट पर स्थान की उपलब्धता के आधार पर केवल सामान उतारने में लग जाता है। इसके बाद तीन दिन का समय 'सीमा शुल्क निकासी' में अन्य तीन दिन 'कंटेनरों के भरने में तथा पांच दिन तक का समय 'शिप में प्रवेश

हेतु' कतार में लग जाता है। ऐसा आंशिक रूप से कंटेनरों के अंतर्वाह को संभालने हेतु पोर्ट पर अपर्याप्त अवसंरचना, सड़कों की कम भार वहन क्षमता के कारण है। हालांकि,

इसमें अधिक विलंब कार्य प्रक्रियाओं के सही दिशा में नहीं होने के कारण होता है जिससे "तत्काल" प्रोटोकॉल की अनुमति नहीं मिल पाती है। प्रत्येक चरण को पूरा

तालिका 11: दिल्ली से मेन, युनाइटेड स्टेट्स जाने के दौरान किसी ऐम्पेरल एक्सपोर्ट परिधान निर्यात खेप का विवरण

	स्थान	कार्रवाई	दिन	दिनों की संख्या
भारत				
19 दिन भारत में	दिल्ली	फैक्टरी में तैयार शिपमेंट	दिन 1	
	दिल्ली हरियाणा गुजरात महाराष्ट्र न्हावा शेवा, महाराष्ट्र	ट्रक/ट्रेन के द्वारा जेएनपीटी तक खेप का यातायात	दिन 1-5	5 दिन
	न्हावा शेवा, महाराष्ट्र	खेप का जेएनपीटी पहुंचना (क) उतराई (ख) सीमा शुल्क निकासी (ग) कंटेनर में (घ) शिप में प्रवेश हेतु कतार में लगना (ङ) शिपिंग लाइन को हैंडओवर करना (च) शिप का प्रस्थान	दिन 5	14 दिनों तक
			दिन 5/6	
			दिन 6/7-8	
			दिन 8/9-12	
			दिन 12/13-17	
			दिन 17/18	
दिन 18/19				
19 दिन खुले सागर में	खुला सागर	समुद्र में शिप की यात्रा	दिन 18/19-दिन 38	19 दिन
	युनाइटेड स्टेट्स			
3 दिन संयुक्त राष्ट्रीय में	ह्यूस्टन, यूएसए	पोर्ट पर पहुंचना	दिन 38	3 दिन
		सीमा शुल्क विभाग द्वारा अनापत्ति (यह देखते हुए कि सभी विलेख सही हैं और निरीक्षण का परिणाम उपयुक्त रहा है।	दिन 38/39	
		लदान और प्रस्थान	दिन 39	
	मेन, यूएसए	यूएस में क्रेता के पास पहुंचना	दिन 40/41	

स्रोत: क्यूसीआई संगणना

करने हेतु आवश्यक समय की अनिश्चिता का अर्थ है कि निर्यातकों को इंतजार में समय व्यतीत करने हेतु तैयार रहना पड़ता है। इससे पोर्ट पर स्थान अवरूद्ध होता है।

6.34 एक बार शिप के पोर्ट से निकल जाने के बाद, खेप 19 दिनों तक समुद्र के रास्ते चलकर 38वें दिन ह्यूस्टन, यू.एस. पहुंचता है। यहां सीमा शुल्क विभाग को सभी कागजात और विनियामक अपेक्षाएं पूरी होने

की स्थिति में रूप को क्लीयर करने में अधिकतम एक दिन का समय लगता है। इसके बाद वह दो दिनों के भीतर खरीदार के मालगोदाम में पहुंचता है।

6.35 संक्षेप में, फैक्टरी से मालगोदाम तक पहुंचने में लगे कुल 41 दिनों में 19 दिन भारत में खर्च हुए, 19 दिन समुद्री यात्रा में तथा 3 दिन यूनाइटेड स्टेट्स में लगे। इसमें सुधार की स्पष्ट गुंजाइश है।

तालिका 12: मिर्जापुर से न्यूजर्सी पहुंचने के दौरान कॉर्पोरेट निर्यात खेप का विवरण

स्थान	कार्यकलाप	दिन	दिनों की संख्या	
भारत (कंटेनर लोड से कम (एलसीएल) शिपमेंट) -एईओ				
भारत में 13 दिन	मिर्जापुर, उ.प्र.	खेप का फैक्टरी में तैयार होना	दिन 1	दिन 1
	मिर्जापुर, उ.प्र. पियाला हरियाणा	खेप को ट्रक के द्वारा आईसीडी, पियाला, ले जाना	दिन 1-3	2 दिन
	पियाला (हरियाणा)	खेप का पियाला पहुंचना	दिन 3	4 दिन
		सीमा शुल्क द्वारा अनापत्ति	दिन 3/4	
		ट्रेन द्वारा मुंधरा बंदरगाह के लिए प्रस्थान	दिन 4-7	
	रेल यातायात	रेल यातायात	दिन 7	
	रेल यातायात	खेप को ट्रेन द्वारा मुंधरा की कतार	दिन 7-10/11	दिन 3-4
मुंधरा बंदरगाह (गुजरात)	मुंधरा बंदरगाह गुजरात	दिन 11 (6-7 घंटे)	2 दिन	
	पोत की लोडिंग	दिन 11-13		
	पोत का प्रस्थान	दिन 13		
22 दिन हाइ-सी	हाइ-सी	पोत का प्रस्थान	दिन 13-दिन 35/36	22/23 दिन
संयुक्त राज्य अमेरिका				
अमेरिका में 5 दिन	न्यू यॉर्क बन्दरगाह	बंदरगाह/पोर्ट	दिन 36	4-5 दिन
		सीमा शुल्क (सभी दस्तावेजों के ठीक पाए जाने पर और निरीक्षण के सुरक्षित परिणाम आने पर)	दिन 36-39	
	सड़कमार्ग द्वारा	न्यू जर्सी गोदाम से परिवहन	दिन 39/40	
	न्यू जर्सी	खेप, ब्यावर स्थित फैक्ट्री पहुंचता है।	दिन 40	

स्रोत: क्यूसीआई परिकलन

II निर्यात होने वाले कार्पेट का केस अध्ययन

6.36 इसी प्रकार का एक प्रयास कार्पेट विनिर्माताओं के संबंध में किया गया था, जो मिर्जापुर, उत्तर प्रदेश से न्यू जर्सी, यू.एस. को निर्यात किए जाने वाले उत्पादों के एईओ हैं (तालिका 12)

6.37 शिपमेंट के मिर्जा पुर में फैक्ट्री से निकलने के पश्चात् इसे पियाला, हरियाणा में अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी) में पहुंचने में दो दिनों का समय लगता है। आईसीडी में सीमा शुल्क विभाग द्वारा कंसाइनमेंट को क्लीयर करने में एक दिन का समय लगता है। अगले तीन दिनों में कंसाइनमेंट को कंटेनरों में भरकर मुंधरा भेज दिया जाता है।

6.38 शिपमेंट को ट्रेन द्वारा मुंधरा बंदरगाह ले जाने में तीन से चार दिनों का समय लगता है। इसके अलावा, 6-7 घंटे का समय बंदरगाह में प्रवेश हेतु कतार में लग जाता है। अगले दो दिनों में पोत का लदान किया जाता है और शिप 13वें दिन प्रस्थान करता है। शिप को न्यूयार्क बंदरगाह पर पहुंचने में लगभग 23 दिनों का समय लगता है और वह 36 वें दिन पहुंचता है। इसके बाद सीमा-शुल्क द्वारा अनापत्ति प्राप्त होने और क्रेता तक पहुंचने में 4-5 दिनों का समय लगता है।

6.39 संक्षेप में, इन 40 दिनों में से भारत में 13 दिनों का समय व्यतीत होता है, अन्य 22 दिनों का समय समुद्र में यात्रा के दौरान लगता है तथा 4-5 दिनों का समय खेप के न्यू जर्सी में अंतिम उपभोक्ता तक पहुंचने से पूर्व यू.एस. में लगता है। यद्यपि भारत से किसी शिपमेंट में लगने वाले दिनों की संख्या में एईओ के रूप में उल्लेखनीय कमी (पूर्व के मामले की तुलना में) आने के बाद भी इसमें अब भी अत्यधिक समय लगता है।

III आयातित कालीनों के -मामले का अध्ययन

6.40 माल के प्रवाह प्रक्रिया को समझने का एक और तरीका यह है कि इसे उल्टा करके देखें। यह केस अध्ययन मिलन, इटली से ब्यावर, राजस्थान के एक गोदाम में कालीनों का आयात करते समय सम्मिलित समयवधि का विवरण है। (तालिका 13)

6.41 मिलान में फैक्ट्री के गेट पर शिपमेंट तैयार होने के बाद, 773 किलोमीटर दूर नेपल्स तक खेप के परिवहन/

में केवल 10 घंटे लगते हैं। कस्टम क्लीयरेंस में सिर्फ दो घंटे खर्च होते हैं और फिर जहाज को लोड करने में केवल एक घंटे का समय लगता है। इसका मतलब यह है कि खेप को फैक्ट्री से जहाज तक पहुंचाने में एक दिन से भी कम समय लगता है। आसानी से/ “सही समय पर” चलने वाली प्रक्रियाओं के कारण ऐसा करना संभव है। इसके बाद जहाज 23 दिनों तक खुले सागर में बिताता है तथा 24वें दिन गुजरात में मुंधरा बंदरगाह पर पहुंचता है। अगले छह दिन मुंधरा बंदरगाह पर बिताए जाते हैं, जिनमें से लगभग दो दिनों का उपयोग बंदरगाह के बाहर खड़े रहकर, प्रवेश के इंतजार में किया जाता है, इसके बाद कस्टम क्लीयरेंस में और दो दिन लगते हैं और बंदरगाह से बाहर निकलने के लिए 6/7 घंटे तक कतार लगती है। अंत में, खेप, सड़क मार्ग से यात्रा के दो दिनों सहित, 31 वें दिन अपने अंतिम गंतव्य स्थल, ब्यावर, राजस्थान तक पहुँचता है। इस प्रकार, भारत में सीमा अनुपालन का पालन करने और खेप, खरीदार तक पहुंचने से पहले यात्रा अवधि में 8 दिन लगते हैं।

6.42 यदि संक्षेप में कहा जाए तो, जहां पर इटली में परिवहन और सीमा अनुपालन और प्रलेखन कार्य को पूरा करने में केवल एक दिन का समय लगता है, वहीं दूसरी ओर भारत में आयात प्रक्रिया को पूरा करने में आठ दिन लग जाते हैं (ध्यान दें कि इस अध्ययन के लिए आयातक एक अधिकृत आर्थिक ऑपरेटर थे)। बहरहाल, यह दिलचस्प बात है कि आयात प्रक्रिया में निर्यात प्रक्रिया की तुलना में कम समय लगता है।

6.43 परिभाषा के अनुसार, एक केस स्टडी दृष्टिकोण के परिणाम, नमूना आकार द्वारा सीमित होते हैं, लेकिन उपरोक्त परिणाम, क्यूसीआई द्वारा आयातकों और निर्यातों के एक विस्तृत समूह से बात करके सत्यापित किए गए थे ताकि यह पुष्टि हो सके कि एकत्र किए गए डेटा मोटे तौर पर उनके अनुभव के अनुरूप हैं। इसने निम्नलिखित की पुष्टि की: (क) भारतीय समुद्री बंदरगाहों में लदान और सीमा शुल्क प्रक्रियाओं में अत्यधिक देरी, (ख) विडम्बना से आयात-प्रक्रियाएं, निर्यात-प्रक्रियाओं से बेहतर हैं, (ग) प्रक्रिया अवधि में बड़े अंतर का मतलब यह है कि प्रतीक्षा अवधि में अनावश्यक विस्तार की वजह से निर्यात में अनिश्चितता आ जाती है। इसका मतलब यह है कि विश्वसनीयता में सुधार किए बिना केवल “औसत/एवरेज” में सुधार करना पर्याप्त नहीं है।

6.44 यह ध्यान देने योग्य है कि भारत में जहाजों के वापसी समय में निरंतर कमी हो रही है। यह 2010-11 के 4.67 दिन से 2018-19² में घट कर 2.48 दिन हो गई है। इससे स्पष्ट है कि बन्दरगाहों के मामले में

महत्वपूर्ण दक्षता लाभ संभव है। यद्यपि चैनई बन्दरगाह का पूर्ण अध्ययन तो नहीं किया गया किन्तु आंशिक जानकारी यही सुझाती है कि यहां प्रक्रियाएं ऊपर चर्चित बन्दरगाहों की अपेक्षा अधिक सुचारू हैं।

तालिका 13: मिलान से ब्यावर तक एक कालीन आयात खेप पर नज़र रखना

	स्थान	कार्रवाई	समय	दिनों/घंटों की संख्या	
इटली					
इटली में 13 घंटे	मिलान	मिलान में फैक्टरी/कारखाने पर शिपमेंट तैयार			
	मिलान बोलोगना रोम नेपल्स (773 किमी)	खेप को नेपल्स ले जाना	दिन 1	10 घंटे	
	नेपल्स	कस्टम क्लियरेंस दस्तावेजी अनुपालन	दिन 1	2 घंटे	
		जहाज का प्रस्थान समुद्र में यात्रा करने वाला	दिन 1	1 घंटा	
23 दिन हाइ-सी	हाइ-सी	समुद्र में यात्रा करने वाला	दिन 2-24	23 दिन	
भारत-प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक/ऑपरेटर					
भारत में 8 दिन	मुंधरा बन्दरगाह (गुजरात)	मुंधरा सी-बन्दरगाह खेप समुद्र किनारे	दिन 24	6 दिन	
		पोत प्रवेश से पहले बंदरगाह के बाहर प्रतीक्षा	दिन 24-26		
		बंदरगाह पर लदान उतारना	दिन 26		
		कस्टम क्लीयरेंस	बन्दरगाह पर खेप को संभालना		दिन 27
			बन्दरगाह अधिकारियों द्वारा किए गए सुरक्षा निरीक्षणों को क्लीयर करना		दिन 28
		ट्रक द्वारा खेप, व्यावर राजस्थान भेजना	दिन 29 (6-7 घंटे)		
	सड़क मार्ग से	ट्रक द्वारा खेप, व्यावर राजस्थान भेजना	दिन 29	2 दिन	
	ब्यावर (राजस्थान)	खेप, ब्यावर स्थित फैक्ट्री पहुंचता है।	दिन 31		

स्रोत: क्यूसीआई परिकलन

IV इलेक्ट्रॉनिक्स केस स्टडी

6.45 यद्यपि समुद्री-बंदरगाहों पर कार्यविधियां बहुत ही अदक्ष हैं, लेकिन ठीक इसके उलट हवाई अड्डों पर कार्यविधियों में पर्याप्त रूप से सुधार हुआ है। वास्तव में, बैंगलुरु स्थित एक इलेक्ट्रॉनिक्स कंपनी पर एक केस अध्ययन किया गया। उक्त इलेक्ट्रॉनिक्स कंपनी आईओ-टी2 प्रमाणित है। अध्ययन में यह पाया गया कि भारतीय प्रणाली विश्व स्तर की हो सकती है। अध्ययन से इस बात की भी जानकारी मिलती है कि कैसे 2016 में ए ई ओ नीति के लागू होने के बाद कुछ क्षेत्रों में कारोबारी माहौल बदल गया है।

6.46 सारणी 14(क) और (ख) में बैंगलुरु से हांगकांग को इलेक्ट्रॉनिक्स निर्यात करने में लगने वाले समय की तुलना आईओ पंजीकरण के साथ और

बगैर-आईओ पंजीकरण के साथ की गई है। एक बार बैंगलुरु में कारखाने में शिपमेंट तैयार हो जाने के बाद, इसे कम्पेगौड़ा हवाई अड्डे तक ले जाने में तीन घंटे लगते हैं। अब तक, आईओ और बगैर-आईओ के बीच कोई अंतर नहीं है। हालांकि, सीमा-शुल्क और जांच प्रक्रिया के लिए हवाई अड्डे पर बिताया गया कुल समय आईओ-टी 2 ऑपरेटरों के लिए सिर्फ दो घंटे का है। बगैर आईओ-टी 2 ऑपरेटरों को 6 घंटे का समय लगता है।

6.47 वास्तव में आईओ को लागू करने के बाद हांग-कांग (सात घंटे) की तुलना में भारत (छह घंटे) में बिताए गए कुल समय की अवधि कम होती है। इससे पता चलता है कि सही नीतियों की सहायता से भारत अंतर्राष्ट्रीय मानक हासिल कर सकता है या उससे भी बेहतर कर सकता है।

तालिका 14 (क): बंगलौर से हांगकांग तक इलेक्ट्रॉनिक्स निर्यात खेप का विवरण (गैर-ए ई ओ)

	स्थान	कार्रवाई	समय
भारत: गैर-प्राधिकृत इकोनोमिक ऑपरेटर			
भारत में 10 घंटे	बैंगलुरु, कर्नाटक	कारखाने में खेप	
	गोदाम से कम्पेगौड़ा हवाई अड्डे बैंगलुरु (दूरी - 70 कि.मी)	ट्रक के माध्यम से हवाई अड्डे के लिए खेप का परिवहन	3 घंटे
	शिपमेंट हवाई अड्डे पर पहुंचा	निर्यात टर्मिनल एंट्री	1 घंटे
		कस्टम-पंजीकरण	2 घंटे
		जांच एवं शिपिंग बिल का निर्यात	4 घंटे
5 घंटे फ्लाइट	एयर ट्रेवल		5 घंटे
हांगकांग			
7 घंटे में हांगकांग	हांगकांग	हांगकांग हवाई अड्डा पर पहुंचा	
	कस्टम क्लियरेंस	जांच पास आउट आदेश	4 घंटे
	सड़क यात्रा	हवाई अड्डे से गोदाम तक परिवहन	3 घंटे

स्रोत: समीक्षा-परिकलन

2. आर्थिक समीक्षा 2019-20 अध्याय 9, खंड-2

तालिका 14 (ख): बंगलौर से हांगकांग तक इलेक्ट्रॉनिक्स निर्यात खेप का विवरण (गैर-एईओ)

	स्थान	कार्रवाई	समय
भारत: गैर-प्राधिकृत इकोनोमिक ऑपरेटर 2			
भारत में 6 घंटे	बैंगलूरु, कर्नाटक	कारखाने में खेप	
	गोदाम से केम्पेगौड़ा हवाई अड्डे, बैंगलूरु (दूरी - 70 कि.मी)	ट्रक के माध्यम से हवाई अड्डे के लिए खेप का परिवहन	3 घंटे
	खेप हवाई अड्डे पर पहुंचा	निर्यात टर्मिनल एंट्री	1 घंटे
		कस्टम-पंजीकरण	1 घंटे
		जांच एवं शिपिंग बिल का निर्यात	1 घंटे
5 घंटे फ्लाइट	एयर ट्रेवल		5 घंटे
हांगकांग			
7 घंटे फ्लाइट	हांगकांग	हांगकांग हवाई अड्डा पर पहुंचा	
	कस्टम क्लियरेंस	जांच पास आउट आदेश	4 घंटे
	सड़क यात्रा	हवाई अड्डे से गोदाम तक परिवहन	3 घंटे

स्रोत: समीक्षा-परिकलन

6.48 पुनः, प्रक्रिया प्रवाह का विपरीत अध्ययन किया गया। सारणी 15(क) और (ख) में चीन से बैंगलौर में इलेक्ट्रॉनिक्स निर्यात करने में लगने वाले समय की तुलना एईओ पंजीकरण के साथ और बगैर-एईओ पंजीकरण के साथ किया गया है। एक बार शेनझेन में कारखाने में खेप तैयार हो जाने के बाद, इसे हांग-कांग हवाई अड्डे तक ले जाने में तीन घंटे लगते हैं।

6.49 हवाई अड्डे पर, निर्यात घोषणा में एक घंटे, सीमा शुल्क-निकासी पर दो घंटे और टर्मिनल पर विमान में लदाई करने में अतिरिक्त चार घंटे का समय लगता है। हवाई यात्रा में पांच घंटा व्यतीत करने के पश्चात प्रेषित माल केम्पेगौड़ा हवाई अड्डे पर पहुंचता

है। इसके पश्चात प्रेषित माल को बैंगलौर के मालगोदाम में एईओ पंजीकरण के साथ और बगैर-एईओ पंजीकरण के साथ पहुंचने में क्रमशः 14 और 11 घंटे लगते हैं।

6.50 इस केस अध्ययन से निम्नलिखित निष्कर्ष निकलते हैं: (क) भारतीय एयर पोर्ट पर प्रक्रिया आयात और निर्यात दोनों के लिए समुद्र पत्तन की अपेक्षा बहुत उत्तम है' (ख) एईओ में कमी थी जिसकी प्रक्रिया में काफी सुधार किया लेकिन गैर-एईओ ऑपरेटरों द्वारा इलेक्ट्रॉनिक्स का आयात/निर्यात करने के लिए यह काफी हद तक निर्विध्न है; (ग) भारतीय प्रक्रिया अंतरराष्ट्रीय मानको को पछाड़ सकती है।

तालिका 15 (क) चीन से बेंगलोर (गैर-एईओ) इलैट्रॉनिक्स के आयात के प्रेषित माल का विवरण

	स्थान	कार्रवाई	समय
चीन			
चीन में 2 दिन और सात घंटे	शेनझेन, चीन	फैक्टरी पर खेप तैयार	
	शेनझेन में भंडार गृह से हांग कांग एयर पोर्ट के लिए	ट्रक से एअर पोर्ट के लिए खेप का परिवहन	2 दिन
	नौवहन एअरपोर्ट पर पहुंचा	निर्यात घोषणा	1 घंटा
		कस्टम क्लियरेंस	2 घंटे
		टर्मिनल पर फ्लाइट की स्वीकृति	4 घंटे
5 घंटे	एयर ट्रेवल		5 घंटे
भारत: गैर - प्राधिकृत इकॉनॉमिक प्रचालक			
भारत में 14 घंटे	खेप बेंगलुरु में एअर पोर्ट पर पहुंचा	माल की बांडिंग/मालसूची	3 घंटे
		कस्टम क्लियरेंस	6 घंटे
		खेप सुपुर्दगी प्रक्रिया	1 घंटे
	सड़क द्वारा यात्रा	एअरपोर्ट से भंडारगृह तक परिवहन	4 घंटे

स्रोत: समीक्षा गणना

तालिका 15 (ख) तालिका 15 (क) चीन से बेंगलोर (एईओ) इलैट्रॉनिक्स के आयात के प्रेषित माल का विवरण

	स्थान	कार्रवाई	समय
चीन			
चीन में 2 दिन और सात घंटे	शेनझेन, चीन	फैक्टरी पर खेप तैयार	
	शेनझेन में भंडार गृह से हांग कांग एयर पोर्ट के लिए	ट्रक से एअर पोर्ट के लिए खेप का परिवहन	2 दिन
	नौवहन एअरपोर्ट पर पहुंचा	निर्यात घोषणा	1 घंटा
		कस्टम क्लियरेंस	2 घंटे
		टर्मिनल पर फ्लाइट की स्वीकृति	4 घंटे
5 घंटे	एयर ट्रेवल		5 घंटे
भारत: गैर - प्राधिकृत इकॉनॉमिक प्रचालक			
भारत में 11 घंटे	खेप बेंगलुरु में एअर पोर्ट पर पहुंचा	माल की बांडिंग/मालसूची	3 घंटे
		कस्टम क्लियरेंस	3 घंटे
		खेप सुपुर्दगी प्रक्रिया	1 घंटे
	सड़क द्वारा यात्रा	एअरपोर्ट से भंडारगृह तक परिवहन	4 घंटे

स्रोत: समीक्षा गणना

निष्कर्ष:

6.51 इस अध्याय में विभिन्न पहलुओं से भारत में व्यवसाय की सुगमता पर चर्चा की गई है। सबसे पहले इसमें विश्व बैंक की ईओडीबी रैंकिंग में भारत की उसके समकक्ष देशों और साथ ही सबसे उत्तम श्रेणी के देशों से निष्पादन की तुलना की गई है। यह विश्लेषण चार प्राचलों पर ध्यान केंद्रित करता है जहां भारत व्यापार आरंभ करने संपदा रजिस्ट्रकरण में, करों का भुगतान करने में और संविदाओं को लागू करने में पिछड़ा है। इसके निष्कर्ष हर श्रेणी में स्पष्टता सुधार की व्यापक संभावना दर्शाते हैं। जहां भारत को संविदा किसी लागू करने में लगभग 4 वर्ष लगे वहीं न्यूजीलैंड, इंडोनेशिया, चीन और ब्राजील को क्रमशः 06, 1.2, 1.3 और 2.2 वर्ष का समय लगता है। संविदा को लागू करने में 190 देशों में से भारत 163 वें रैंक पर है अफगानिस्तान, मोजांबिक और जिंबावे ने भारत से खराब निष्पादन किया है। इसी प्रकार अन्य श्रेणियों के लिए भी तुलनात्मक अध्ययन किया गया है।

6.52. दूसरा यह अध्याय कानून की भूलभुलैया, निर्माण और सेवा (विशेष रूप से रैस्टोरेट) क्षेत्र पर प्रकाश डालता है। जहां चीन और सिंगापुर में रैस्टोरेट खोलने में केवल चार की आवश्यकता

होती है भारत में और बहुत से लाइसेंस और अनुमोदनों की आवश्यकता होती है: दिल्ली में 26, बेंगलूरु में 36 और मुंबई में 22 की आवश्यकता होती है। इसके अतिरिक्त दिल्ली में दिल्ली पुलिस से 'पुलिस ईटिंग हाउस लाइसेंस' के लिए बंदूक के लिए आवश्यक 19 की तुलना में 45 दस्तावेजों की आवश्यकता होती है। इसे व्यवस्थित करने का गुंजाइश स्पष्ट है।

6.53 कारखाने के गेट से लेकर विदेशी ग्राहक के मालगोदाम तक विशिष्ट व्यापारिक मदों के लिए आपूर्ति श्रृंखला के प्रत्येक चरण में लगने वाले समय का मूल्यांकन करने के लिए, अंततः केस अध्ययन और औद्योगिक सर्वेक्षणों की श्रृंखला का उपयोग किया जाता है। ये निम्नलिखित की पुष्टि करते हैं: (क) भारतीय समुद्री-पत्तनों में भरण और सीमाशुल्क प्रक्रिया, में अत्यधिक विलंब (ख) इसके विपरीत आयात की प्रक्रिया, निर्यात की प्रक्रिया से अपेक्षाकृत बेहतर होती है (ग) प्रक्रिया समय में बड़े अंतर का अभिप्राय यह है कि निर्यात में अतिरिक्त प्रतीक्षा समय के होने की अनिश्चिता मुख्य कारक है। इसके विपरीत, बेंगलूरु हवाई अड्डे के माध्यम से इलेक्ट्रॉनिक्स का आयात और निर्यात विश्व स्तर का पाया गया।

अध्याय एक नजर में

- वर्ल्ड बैंक डूईंग बिजनेस रैंकिंग में 79 अंकों की छलांग लगाते हुए वर्ष 2014 में 142 वीं रैंक में सुधार करते हुए 63वीं रैंक हासिल की है। हालांकि, कुछ प्राचलों में यह स्थिति निरंतर बनी हुई है जैसे आरंभिक कारोबार की सुविधा (रैंक 136), सम्पत्ति के पंजीकरण में (रैंक 154), कर भुगतान (रैंक 115), और संविदाओं को लागू करने में (रैंक 163)।
- ख संविदा को प्रवर्तित करने में भारत में औसत 1445 दिन का समय लगता है जबकि ऐसी ही संविदा को प्रवर्तित करने में न्यूजीलैंड में औसत 216 दिन और चीन में 991 दिन का समय लगता है। करों के भुगतान में भारत में 250 घंटों से अधिक समय लगता है जबकि न्यूजीलैंड में करों के ऐसे ही भुगतान के लिए 140 घंटों, चीन में 138 और इंडोनेशिया में 191 घंटों का समय लगता है।
- भारत में सेवाओं या व्यापार उत्पादन की स्थापना और प्रचालन के लिए विधियों, नियमों और विनियमों की प्रक्रिया से गुजरना पड़ता है। ऐसी कई एक जटिलताएं स्थानीय अपेक्षाएं होती हैं जैसे किसी रैस्टोरेट की स्थापना के लिए पुलिस की अनुमति के लिए भारी-भरकम प्रलेखन। इसे युक्तिसंगत बनाया जाना चाहिए।

- व्यापारिक निर्यात के मामले के लिए किए गए अध्ययनों से पता चलता है कि भारतीय समुद्री पत्तनों में संभार तंत्र अत्यधिक अपर्याप्त है। विडम्बना से, आयात के लिए प्रक्रिया प्रवाह निर्यात के प्रक्रिया प्रवाह से बेहतर पाए गए। हालांकि, विशिष्ट मामलों के अध्ययन में सामान्य मामले से अधिक सावधानी बरतनी चाहिए। यह बात स्पष्ट है कि समुद्री पत्तनों में सीमाशुल्क निकासी, बुनियादी हैंडलिंग और भरण में कई दिन लगते हैं जबकि ये सब काम घंटों में किए जा सकते हैं। बैंगलुरु हवाई अड्डे के माध्यम से होने वाले इलेक्ट्रॉनिक्स के निर्यात और आयात के अध्ययन से पता चलता है कि कैसे भारतीय संचार तंत्र प्रक्रिया विश्व स्तरीय हो सकती है।
- इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि भारत में समुद्री जहाजों का प्रतिवर्तन काल में निरंतर कमी आ रही है जो 2010-11 में 4.67 दिन थे अब 2012-19 में 2.48 दिन हैं। यह दर्शाता है कि समुद्री पत्तनों के मामले में विशिष्ट दक्षता प्राप्त करना संभव है। हालांकि चैनई पत्तन का पूर्व मामला अध्ययन नहीं किया गया इसके आंशिम डाटा बताते हैं कि इसकी प्रक्रिया उत्तर बताए गए पत्तनों की तुलना में सरल है।
- समुद्र पत्तन पर लॉजिस्टिक प्रक्रिया को व्यवस्थित करने के लिए वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय के लॉजिस्टिक प्रभाग, केन्द्रीय अप्रत्यक्ष कर एवं सीमा शुल्क बोर्ड, पोत परिवहन मंत्रालय और विभिन्न पत्तन प्राधिकरणों के मध्य पूर्व समन्वय आवश्यक होता है। तथापि पर्यटन, या विनिर्माण जैसे अलग-अलग क्षेत्रों के व्यापार करने की सुगमता के परिदृश्य की सुगमता के लिए अत्यधिक लक्षित दृष्टिकोण की आवश्यकता होती है जो प्रत्येक घटक के लिए विनियामक और बॉटल जैक प्रक्रिया का खाका तैयार करता है। जब एक बार प्रक्रिया का खाका तैयार हो जाता है तो सरकार-केन्द्र, राज्य या नगर पालिका के समुचित स्तर पर इसमें संशोधन किए जा सकते हैं।

संदर्भ

World Bank. "Doing Business." The World Bank Group. (Various Editions). <https://www.doingbusiness.org/en/doingbusiness>

Department of Commerce. "Logistics Ease Across Different States (LEADS Index)." New Delhi, 2019. https://commerce.gov.in/writereaddata/UploadedFile/MOC_637051086790146385_LEAD_Report.pdf

Department of Commerce. "High-Level Advisory Group (HLAG)." New Delhi, 2019. https://commerce.gov.in/writereaddata/uploadedfile/MOC_637084607407371826_HLAG%20Report%20.pdf

Niti Aayog. "Ease of Doing Business: An Enterprise Survey of Indian States." New Delhi, 2017. https://niti.gov.in/writereaddata/files/document_publication/EoDB_Single.pdf